

Considérer le « Bagdad » comme une seule longue ligne devant aller d'Haïdar-Pacha, en face de Stamboul, au golfe Persique, c'est en méconnaître les conditions de construction, d'exploitation, et l'avenir possible. Il n'y aura pas, d'un bout à l'autre de cet immense chemin de fer, un unique courant commercial; il y aura des courants partiels, aboutissant directement au port le plus proche. Le commerce de l'Irak descendra vers le golfe Persique; celui de la région de Mossoul, de la Petite Arménie, de la plaine d'Adana s'acheminera vers le golfe d'Alexandrette; celui des plateaux d'Anatolie s'écoulera partie sur Mersina, partie sur le Bosphore, partie aussi sur Smyrne, lorsque certaines mauvaises volontés ne s'opposeront plus à la pose de l'unique rail qui suffirait à réunir, à Afioun-Karahissar, le réseau français de Smyrne-Cassaba au réseau allemand des « Anatoliens. » Ainsi persistera, dans l'Asie turque, cette vie particulariste et régionale, à laquelle sa configuration géographique la prédispose.

L'Allemagne, pour réussir dans son entreprise, devra tenir compte de situations acquises, de positions prises, dans l'Asie turque, par d'autres nations européennes, parmi lesquelles l'Angleterre, la Russie et la France. Le bassin du Tigre et de l'Euphrate est naturellement divisé, par la structure du sol et le climat, en deux « pays » très distincts, celui de Babylone et celui de Ninive, celui de Bagdad et celui de Mossoul. Tout le bassin du Sud est aujourd'hui, en fait, sous le contrôle britannique; le golfe Persique, en réalité, ne finit qu'à Bagdad, et c'est une compagnie anglaise qui a le monopole de la navigation sur le Tigre jusqu'à la cité des Khalifes. Le lieutenant de vaisseau italien Vanutelli, qui vient d'accomplir une mission d'études dans les régions que